

## 第5回太子町地域公共交通会議 会議概要

日 時：平成31年3月13日（水） 14時00分～16時00分

場 所：太子町立万葉ホール

### 議 題

- (1) 地域公共交通ワークショップの結果について
- (2) 地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメント結果について
- (3) その他

### (1) 地域公共交通ワークショップの結果について

事務局 （資料1-1・1-2・1-3に基づき、事務局より説明）

委 員 ワークショップの開催にあたり、当初、聖和台・磯長台に対して約1,000通の通知を出した。それで第1回が64名、第2回が52名、第3回が55名の参加である。それで自治会長や区長に聞いてみたら、参加していないという。やはり地元の聖和台・磯長台でもっと人を集めるべきではないか。自治会長に話を聞いたら、委員とは全然違うことを言っている。自分たちで運営したいということだった。人数も1,000通出して、64名しか参加していない。このうちどれくらいが聖和台・磯長台の住民か。その辺りも懸念しているところ。

事務局 ワークショップの募集については、全戸配布している広報に掲載して募集した。当初は30名程度集まれば十分と想定していた。参加者の内訳は、ほとんどが聖和台・磯長台の方で、畑・山田の参加者は2～3名となっている。

委 員 今回のワークショップ参加者で聖和台・磯長台以外の方は1名だったと思う。

事務局 委員も参加しているので、計2名となっている。

委 員 この人数を多いとみるか少ないとみるかだが、特別に自治会長に声掛けをしているわけではなく、聖和台・磯長台の全戸にビラを配布している。

委 員 それは伺っている。しかし、地区の長が関心を持っていないことに驚いている。先日区長会でも、区長や自治会長になぜ参加しないのか聞いたら、関心がないか

らとの返事だった。もっと全体で盛り上げて一丸となって進んだほうがいいのではないかと思った。

委 員 聖和台のほうは知らないが、磯長台のほうでは地域公共交通に関する学習会などを行い、ワークショップへの関心を高めてもらう取り組みをしている。ただ、自治会で学習会を開く形式ではなく、私ども福祉を考える会が主体で行っている。自分たちとしては自治会と一緒に行いたいし、むしろ自治会が中心になって取り組んでほしいと思っているが、役員は1年で交代してしまうので、継続的に取り組んでもらうことが難しい。そこで、磯長台の福祉を考える会が学習会の開催などに取り組んでいる。

委 員 できれば区長なども巻き込んで話をしてほしい。実際、区長などと話をしても、この件についてわかっていない人が多い。今回の件で一番懸念しているのは、現在運行している福祉バスが廃止になったらどうなるかということ。福祉バスの利用者が不便になるのか便利になるか、今利用している人に、最初に聞いてほしい。全国で路線バスが廃止もしくは減少している時代の中で、果たしてこの取り組みはどうか。確かに聖和台に1本、路線バスが必要だということは、自分も認識している。ただ、自分は仕事柄、町長や議員と話す機会も多いのだが、先日は河南町の方から、現状では空気を運んでいるバスも少なくないという本音も聞いている。そういうことにならないように、もしうまくいかなかったら撤退することも視野に入れる必要がある。この会議は諮問機関ではなく決定機関であるから、ここで決定すれば2,000万~3,000万円の町の資金を使うことになる。つまり失敗すれば、それだけの損害を与えることになるのだから、それだけの覚悟をもって進めてもらいたいと考えている。

委 員 例えば、区町会で集まる際に、この地域公共交通の進捗状況などの説明会を行うのも一つの方法だと思う。

委 員 やはり地域の長を巻き込んでいく必要がある。一般の人が動いても上の人が動かなかつたら、盛り上がり欠けてしまう。公的資金を使うことだから、地域の長が動いて、地域一丸となって取り組む必要がある。

会 長 最初の会議でも話したが、もし町会や自治会で、地域公共交通に関する進捗の説明などの要望があれば、事務局を通してもらえば、自分自身が直接話をしに行く。地域で支えていくバスなので、事務局が時間と場所を設定して住民の方に集まってもらうのではなく、地元からの要望で説明に来てほしいと言われて自分が

行くほうが、自分としても喜ばしい。来年度は実証運行も行っていくが、その過程の中でこうしたやりとりは何度もしていけない。ルートやバス停の場所など、さまざまなことを決めていく過程の中で、皆で公共交通を支えていく、乗ってというモチベーションを上げていけないといけない。それが、今年度のこの会議が終わったら、そのすぐ次からの重要な仕事になると思っている。自分も事務局も汗をかくが、ここの委員の方、特に地元から選出されてきている方も汗をかいてもらわなければいけない。それで自治会の長や、地域で関心を持っている方などにも、ぜひ入ってきてもらいたい。

事務局 事務局としても精一杯がんばっていく。これから地域公共交通網形成計画についても説明させてもらうが、皆さまの協力がなければ進んでいけないことなので、どうぞよろしく願いたい。

## (2) 地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメント結果について

事務局 （資料2・3・5に基づき、事務局より説明）

委員 金剛バスが中央線にバスを通すと表明しており、基幹交通についてはルートが出されているが、支線のルート及び、基幹交通も含めてバス停については、4月以降の検討課題となっている。これから住民の意見を聞き、やりとりしながら決めていくということであるが、12月の実証運行ということであれば、もっと詰めて住民と話をし、課題を明らかにしていく必要がある。スピード感をもって取り組んでほしいというのが、自分の意見である。

事務局 後ほどスケジュールを説明させてもらうが、4月以降、スケジュールを確認しながら、事務局としては地域への説明会などをきちんと進めていきたいと考えている。

会長 12月の実証運行開始は必ず守ってほしいということは、私からも事務局に強く申し上げており、守れないなら自分は会長を辞めるということも申し上げている。その上で、12月から逆算していくと、かなりタイトであることには間違いない。それも踏まえ4月以降、皆さんの意見を聞きながら、案を練り上げていかなければいけない。来年度の第1回の公共交通会議のときには、アンケートやパブリックコメントの結果、金剛バスの意向、各種法律等に則って、叩き台のようなものを、私から出させてもらいたいと考えている。それについて、先ほどから話に出ているように、地区でどンドン叩いてもらいたい。パブリックコメント

を見てもらうとわかるが、片方を尊重すると片方が手薄になるという、いわゆる「トレードオフ」という現象が起きるので、どの辺りで折衷するかということが非常に難しいところである。こういったことも踏まえて叩いていかなければならない。

支線交通については、この計画書では点線で書いてあり、あくまでもイメージの段階。いわき台に出ている点線もあるが、これが本当に必要かどうか判断がつかないのであれば、一度実証運行のルートに入れてみて、利用者があれば本格運行においても取り込まなければいけないし、なければ現時点でのニーズは見込まれないと判断されることになる。

実証運行に至るまでの間にも、計画書ではモビリティ・マネジメントという表現をしているが、住民の方々にも公共交通について一緒に勉強してもらう過程も必要となる。また実証運行が始まれば、さらに具体的なイメージのもとにモビリティ・マネジメントを行うことができるだろう。

そうしたことも委員の皆さんにはご理解いただきたいと、自分としては思っている。

この網計画をもって実証運行を行うことになる。つまり、ここで示されたことが、今後の大きな方向性を定めることになる。それも踏まえて、忌憚のない意見を出してもらいたい。

委員 パブリックコメントには、いろいろな意見が詰まっている。1回も乗り換えをしないで目的地に行けることが望ましい、安いことが望ましいといった意見もある。確かにこうしたことが実現すれば、利便性が増すかもしれないが、これを行うと路線バスとルートが重複したり、競合するといったことが生じる。おそらくすべての人が納得する形を実現するのは難しいであろうが、今後も説明会を開催していくとのことだったので、説明会、ワークショップ等を通じて、お互いの立場を理解し合うことを前提に、地域公共交通の実現に向けて進んでもらいたいと思う。お互いの言い分が理解できてくれば、譲れるところは譲るということもできるようになるかもしれない。どこで折り合いをつけるかということは、地元での説明会や勉強会等を通じて行うことがカギになると思う。

また、それぞれの交通モードが需要を取り合わないことが重要になるので、多少の煩わしさなどは、できるだけ我慢をして、譲り合いながら進めていくことが、持続可能な公共交通に繋がっていくと考えている。

委員 予約型乗合ワゴンと総合福祉センターの送迎のことについて、他の委員からも指摘があったかと思うが、予約型乗合ワゴンについて、44ページの「交通弱者への移動支援」ということで、網計画で触れている。「予約型乗合ワゴンの再編

を前提に高齢者等の移動サービスの更なる検討」と書いてある。この再編とは、乗合型予約ワゴンを残すことを前提にしているのか、どういうことをイメージしているのかが見えにくい。ぜひ残してほしいと思っている人は不安になるだろう。ここには廃止とは書いていないので、どういう方向なのか確認したい。総合福祉センターバスについては、51 ページに「総合福祉センターバスの再編を前提に高齢者の公共交通を利用した外出を促す…」とある。このバスについても非常に関心が高いと思う。この再編もどういう方向なのか。基本的に残すのか、廃止するのか。

これらのバスについて、はっきりと説明してほしい。

事務局 乗合型ワゴンと福祉センターバスの再編について、現在事務局としては、一旦中止とする方向で考えている。今後利用者の意見を十分に聞き、理解をいただきながら進めていきたい。

委員 反対である。一旦中止にするなど、簡単に言われても困る。基幹交通について、バス停がどこになるか、ダイヤがどうなるかが見えていないので、何とも言えない部分もあるが、はっきりしているのは、予約型乗合ワゴンはかなりきめ細かくバス停があるため、足の弱まった高齢者でもこれを利用することで買い物等に出かけることができているということ。そういうものを中止にしてしまったら、利用者は混乱するだろうし、そもそも何のための新しい公共交通か、という存在意義さえ疑問視されることになりかねない。

総合福祉センターバスについても、センターに毎日通って健康を維持している高齢者を支えている。それを廃止しては、そうした人たちの日常を崩してしまうことになる。

これらのバス利用者の混乱を避けるためにも、現状のバスサービスを廃止しない前提で、まず新しい公共交通を運行し、それが充実して福祉センターバス等を廃止したとしても利用者に不都合が生じないことが確認できてから、段階的に廃止すべきである。

委員 乗合ワゴン及び福祉センターバスと、公共交通の路線バスは、別の次元で考えてもらいたい。乗合ワゴンは試験的なものだから乗ってほしいと知人に頼まれたこともあり、自分は運転免許を返納して乗合ワゴンを利用するようになってきた。実際に利用してみて、これは成功だと感じた。同乗者の意見もリサーチしたが、聖和台3丁目のある夫婦は、週に3回これを利用し、サンプラザに買い物に行っており、月に12回、年間で100回以上利用しているという。これがなくなったら、生活していけない。

自分は近所の人で、交通事故をおこして運転免許を返納した人を3名知っている。今運転している人も、明日にはどうなるかわからない。だからこのバスは今後も需要が潜在していると言える。

また、公共交通が有償で、乗合ワゴンが無償では不公平という話があったが、自分は乗合ワゴンは無償でよいと思っている。というのは、町の財政は黒字になっており、公共交通と福祉バスで1,000万円程度の経費を町から出したとしても、これは福祉の観点から絶対に必要なことだと思うからだ。議員にも確認したが、これで利益を上げようとは考えていないと言われた。

47ページに例示されているが、他の自治体では65歳以上の人が運転免許を自主的に返納したら、市民バスを無料にするなど、いろいろな取り組みをしている。

自分は畑地区にも行って見たが、乗合ワゴンと金剛バスは競合しないと感じた。乗合ワゴンが走っている場所は、ほとんどが金剛バスが入れないところばかりである。金剛バスに乗ろうと思ったら御陵のところまで行かないといけませんが、乗合ワゴンなら細い山道を登ったところまで来てもらえると、畑の人たちは大変喜んでいました。

会 長 言っていることがよくわからない。ここにマイクロバスを走らせないなどということは、自分は一言も聞いたことがない。それは何かの噂ではないか。私自身の意見を言うと、畑・山田を回る路線については支持している。不確実な情報が入っているのではないか。

委 員 乗合ワゴンは成功していると思う。役場の人に聞きたいのだが、乗合ワゴンは前日の4時まで予約とワゴンに貼ってあるが、実際は当日でも予約できる。しかし、それを知らない人がたくさんいる。なぜ、当日も予約できることを浸透させないのか。

会 長 そういうことも含めて、すべて一度見直したい。誰が乗るかということも含めて。予約すること自体が煩わしいという人もいる。それなら、なぜ皆が乗れるようにしないのかということが問題だと思う。だから、今のシステムのまま残すことがよいことだと思わない。不便な部分は見直さないといけない。確かに、今乗れている人は、現状のままでいいのかもしれない。しかし、小さい子供と乗りたい人が乗れなかったりする。そのように、乗りたいが乗れないという人たちも乗れるようにする必要がある。そうしたことも含めての再編である。確かに一旦中止にはするが、なくすという意味ではない。それと、町に5,000万円くらい予算があるのであれば、すべてを運行できると思

うが、それは太子町の財力では無理。3年や5年で終わるものではなく、将来的に持続できる公共交通システムを考えたいので、それを考えると財政的にも今締めないといけない部分もある。

福祉センターバスは、朝と夕方に数便あるだけだが、本当にそれでいいのかということもある。1時間1本の形にした方が利用しやすいという人もいるかもしれない。そういうことも含めてすべて検討したい。

委員 では、すべてを白紙にして、一から公共交通網に入れて考えるということか。

会長 そのとおり。前日も話したが、イメージ図の中に福祉センターバスの路線は入っていないので、そこに不十分な路線があるのは事実であり、そこはこれからの検討課題だと考えている。そこが一番難しいところである。

委員 今、乗合ワゴンを利用している人たちは、これを残してほしいと思っている。せっかく実験的に走らせて成功しているのだから、これをよりよい形にする方向での検討が必要だと思う。そのためにも、路線バスと切り離して、2元化で検討していく方が実行が早いと思うが、どうか。これは公共交通の中でも、福祉の観点から見てほしい。

委員 確かに、福祉バスは充実してきていると思う、しかし将来に向けて、それが変わることが太子町にとってよりよい選択なら、皆もそちらに乗るだろう。当然今、福祉バスがなくなることを誰も承知しないだろう。しかし、どれが最善かは、実証運行もあることであり、取り組んでみないとわからない。何かに取り組もうと思ったら、何か障害が出るのは当然であるが、それを打破していかないと前に進まない。個人の意見を言うのではなく、町の将来を考える。それが本当に町にとって良いことになるのなら、福祉バスを廃止しても仕方がない。ただ、もし実証運行をしてみてもうまくいかなかったら、勇気をもって止めて、次の方法を考えてもらいたい。

委員 いろいろな意見がある中で、先に中断ありきというのはどうか。十数年前からいろいろなことに取り組み、ようやく外出支援という形で予約型乗合ワゴンが走り、皆が利用するようになった。65歳以上という年齢制限はあるが、これが定着してきて、利用されてきている。今、公共交通で検討していることを迅速に提供して、支線であればどこを走り、バス停やダイヤ・本数を明確にし、どこが競合するのでどこを外すかといった手順で段階を踏んで廃止にしていくならわかる。そうではなく、先に廃止して、不便になったら公共交通に乗るだろうという

考え方では間違っている。公共交通が具体的にどういう形で走るのか、先に検討材料を出してくれないで、まず廃止するというのでは、自分たちは一体何を検討すべきなのか。自分たちは、ただ単に追従するために会議をしているのではない。まず中止ありきではなく、公共交通の叩き台でも何でもいいので、素材を提供してもらい、検討できるようにしてほしい。

廃止・中断は今初めて聞いた。これまでは再編と言っていたので、再編の方法を検討するものだと思っていたが、まず一旦中断というのは、これまで一切聞いていない。

会 長 一旦中止という言い方がよくなかったのかもしれない。中止をして空白の期間ができるわけではない。例えば、11月末までは従来の方法で運行し、12月から新しい方法にシフトするといった形。その過程で今まで乗れなかった人が乗れるようになったり、少し乗り方が変わるということ。一旦中断させて、そこからゆっくり考えるという意味での中断ではない。もしそういう意味なら、自分からも事務局に注文をつける。

事務局 言葉足らずだった。乗合ワゴンと福祉センターバスがどうなるかということだったので、一旦中止させてもらおうと話した。ただ、福祉センターバス等を中止にして、空白ができるという意味ではなく、町の方向としては、再編という言葉を使うことがよかったのかという問題はあるが、基本的には福祉センターに行くための手段という方式ではなく、役場をハブ拠点にする新しい方式にし、福祉センターバスの利用者の声も聞きながら、皆が使いやすい最善の形で運行をしていきたいと考えている。

乗合ワゴンについては、担当課の高齢・介護課とも議論しているところ。高齢・介護課も納得しているわけではないが、町の方向としては、乗合ワゴンも一旦中止し、福祉施策として最善の方法を考え、移行できる場所は移行していく。すべてがうまく移行できるような形を取り、同時に乗合ワゴンを中止して、新しい形を進めていく。事務局も空白をつくる想定はまったくしていない。

委 員 我々が決めるのではなく、乗合ワゴンや福祉車両を今利用している方々の意見を先に吸い上げ、新しい公共交通の形態がどういうものかを示して、それで現在の利用者が納得すれば、それで進めればよい。

事務局 説明するにあたり、ある程度の案を出していかないといけない。そのためにも、方向性を出す必要がある。そこで一旦福祉センターバスを止めて、その代わりにものを示し、皆の意見を聞き、最終的にその意見も踏まえてここで決定する。



会 長 自分はこれまで、福祉センターに行かれています方は、朝の一定の時間帯にまとまって出かけて、それで活動を行い、また夕方の一定の時間にまとまって帰ってくるのかと思っていたが、中には車で行かれて、短時間だけ滞在している方もいるということを知った。いろいろなパターンで利用されている。つまり、バスの利用者はバスの運行時間に合わせて、朝から夕方まで滞在することになっているので、運行ダイヤをもう少し分散させら、福祉センターの利用の仕方もより柔軟になるのではないかと思った。このように、もう少し情報を吸い上げて、実情に合わせた形での再編を考えていかなければいけないと思っている。

委 員 福祉センターバスは現状で非常に充実している。そこに必要なことが再編かどうかはわからない。一旦中止にすることで、空白が生じるのは困る。まず、公共交通のあり方を説明してもらい、現状からどう変わるのかを明確にして、それがよいものならそれでいい。もしそれが失敗だったら、勇気をもって撤退してもらいたい。中断してそのまま止めるのは困る。各地の実態に合った形態で運行し、それが将来の太子町にとって一番よいものなら、それで進めてもらいたい。

委 員 福祉センターのデマンドの関係を担当しているが、公共交通の充実を図ることは、高齢者を含むすべての人の外出支援策となり、外出機会の増加につながる。それは今まで進めてきた高齢者に元気になってもらう取り組みに資することはもちろんなのだが、すべての人にとっても生活に潤いが生まれることになり、その観点から公共交通を見直すということで、委員の方々も会議に参加されていると思う。福祉部局としては、当然福祉センターに通えるような公共交通の仕組みについて、公共交通の担当部局と協議をしている。その中で移動困難者を福祉施策で救う必要があると、部局としては考えている。今後実証運行を行うルートにおいて、自分で移動できない人を福祉施策で何とかしなければいけないということで、鋭意協議を進めているところである。新しいルートについて案が出てきたら、福祉部局はそれを鵜呑みにするのではなく、これまでの利用者の動向も踏まえながら、担当部局としっかり協議をしていきたいと考えている。

委 員 予約型乗合ワゴンに関して、以前この利用実態について質問したときに、小川先生が分析しているという返答だった。これがいまだに明らかになっていない。予約型乗合ワゴン、福祉センターバスについて、どういう人がどういう時間帯にどれだけ利用しているのか、またそれらの人たちが新しい公共交通に移行した場合、どれだけ利用可能なのかといったことを十分に分析した上で、実証運行に移っていくべきではないか。そうしたこともしないで、一旦中止というのでは、ま

まったく受け入れられない。

会 長 現在、個票データをチェックしてもらっているところ。例えば中央線をバスが走ったら、この人は利用可能、この人は利用不可能というようにすべてチェックしているところ。それで時間がかかっている。その中間報告は受けている。それを踏まえてまとめたものを、来年度の1回目の地域公共交通会議で見てもらおう予定なので、この会議でも判断してもらいたい。ただ、先ほど話にあったが、聖和台に住んでいる高齢者がサンプラザに行くために予約型ワゴンを使っているとすると、この方がバス停まで歩けるのであれば、金剛バスに乗って役場まで来て、そこで乗り換えてサンプラザに行くということも考えてもらう必要がある。そうでないと、せっかく金剛バスが走っているのに、別の運行形態が並行して動いていると、非常に非効率な状態が生じてしまう。バス停まで歩けるのであれば、介護予防の側面も含めて、歩いてもらうことを想定している。バス停までの移動が難しい方については、当然対応を考えていく。

委 員 今の話もそうだが、持っている情報を開示してもらわないと、それで突然中止と言われても、こちらは不安になる。情報を出してもらった上で、それを検討して、再編というかより発展的な方向に向けて取り組みたい。例えば自分は、現在無償の乗合ワゴンや福祉センターバスは、有償化してもよいと考えている。利用者としても、有償でもいいから、現状の形を残してほしいという考えが多いのではないかと思う。空白の期間が生じないことは確認できたが、十分に今の実態に照らして、不都合が生じないように、再編なりに取り組むようにしてほしい。

会 長 確かに現在データの整理に時間がかかっている。個票データをここに資料として公開することはできないので、来年度の会議には見やすい形で提示したい。データを整理し、分析に必要なデータを公表できる形で提出するので、それを踏まえて具体的なものを練り上げていかなければならない。ただ、ルートが白紙ベースでは検討できないので、私が常識の範囲内で考えられるルートを作成し、叩き台として提示する。それをデータと照らし合わせて、意見交換をしてもらい、より最適なルート案に改善していく。

先ほど、乗合ワゴンや福祉センターバスが成功しているという話が出たが、それは現状の利用者目線の話で、太子町全体で見た場合に、成功しているかどうかはまた別問題である。成功しているのであれば、アンケート調査をした場合に、それがはっきりと現れるのであるが、中には「乗りたくても乗れない」「不公平である」といった意見があるのも事実。だから公共交通として誰もが乗れる平等な交通システムにする必要がある。そのためにも12月までに議論を尽くしていか

ないといけないと思っている。

実証運行を行い、乗客が少ないからすぐ撤退ということはしないが、どこのバス停が利用されていない等の問題点を洗い出し、そうした問題点について改善を試みても一向に変化が見られないようなら、きっぱり見切りをつける。

町としては、公共交通に力を入れたいと考えているし、自分も重要だと考えているが、これは住民が支払っている税金を使うので、もし仮に空気を運ぶようなことになるのであれば、そのお金は別のことに使ったほうがよい。

実証運行で皆に実際に乗ってもらって、期間を設けてチェックをしていながら、最終的に本格運行するかしないか、するとしてもどこを残してどこを削るのかという厳しい判断をしていくことになる。

それで本格運行が始まっても、またPDCAサイクルでの管理・評価を行い、地域内の人の動きの変化なども把握しつつ、新たな需要が生じればそれ応じて部分的に実証運行を行って、もしうまくいけばルートを修正するといった長いスパンでの見直しもしていく。

委員 パブリックコメントやこの会議の委員から、いろいろな意見が出てきた。乗合ワゴンや福祉センターバスについては、残しておいてほしいという意見が出されている。ただ、この地域公共交通会議は、地域の公共交通を持続可能なものとして残していくことを目的として議論してもらっており、その中で網形成計画を策定してもらっている。この会議での議論の中で、聖和台・磯長台の地区についてはバスが必要という方向が出され、バス路線が通るということも決まってきた。先ほど会長の話にもあったが、地域には金剛バスの路線バスが走っているが、そこに加えて新たに基幹路線が誕生するというので、確かに乗合ワゴンや福祉センターバスは地元に着いてきているかもしれないが、新たな路線も皆が利用することで、将来にわたって持続させていかなければならない。乗合ワゴンは年齢制限があるものの、細かいところまで走り、かつ無料であるメリットがある。しかし、一部の人がそちらを利用し、公共交通を利用しないと、地域の公共交通の持続を難しくさせてしまうことになる。今後、公共交通と福祉のサービスのあり方をどのように考えていくのか、住民の意見を聞きつつ議論を重ねて決めてもらえればと思うので、よろしく願いしたい。

会長 今までの議論は、今後の進め方に関する内容が中心であったが、網形成計画の内容や表現等について、何か意見があればお願いしたい。

委員 **横田委員**に聞きたい。44 ページの「予約型乗合ワゴンの再編を前提に高齢者等の移動サービスの更なる検討」とあるが、実際にこの内容はどうなるのか疑問に

感じられてきた。「更なる検討」の内容が、いい方向になるのか、悪い方向になるのか。その下には事業効果として「交通弱者をサポートすることで、誰でも、日常的に外出し…」とよいことが書いてあるが、「更なる検討」という表現は危うさを感じる。何かよい表現はないか。

51 ページも同様。会長の話のように、現状を踏まえてよりよい方向に変えていくのであれば、この表現でも問題ないが。皆が安心して公共交通を利用でき、移動しやすくなったと感じられるようにしないといけない。そのために乗合ワゴンも福祉センターバスも見直すのであれば異論はないのだが。

これらについて、皆が安心できるような表現は何かないか。

委員 福祉部局としては、悪くなるとはまったく思っていない。「更なる検討」というのは、前向きな検討と捉えている。町のどの関係部局でも現状より悪くなるとは考えていない。よいほうに考えてもらえればと思う。

委員 では、「移動サービスの前向きな検討」という表現でよいか。

委員 前向きというのは、どれが前向きなのかという問題もあるので、ここはこのままでよいのでは。

委員 自分はJAの役員をしている。先ほど、拠点役場に持ってくるという話があった。現状で農協のところにもバス停があるが、今後新たな路線が検討される前に、一つだけ話しておきたい。現状バス停があるところには、以前JAの事務所があった。そこにバス停を作りたいということで役所から話があり、事務所を1/3カットした。JAは町のためということで、大変な金額を負担して大きい建物を小さくしたという経緯がある。便利になるのであればやぶさかではないが、そういう経緯があることを皆にも覚えておいてもらいたい。

委員 福祉センターバスの利用者は、バスの時間に合わせてセンターを利用しているのでは、という話が先ほど会長からあったが、実際には必ずしもそうではなく、行きは福祉センターバスを使い、帰りは乗合ワゴンを使う場合や、行きに乗合ワゴンを使っているケースもある。また、先日大雨の日があったが、この日に乗合ワゴンを利用するために電話をしたところ、予約がかなり埋まっていた。実態として、このくらい皆が利用しているということを報告しておきたい。自分が確定申告で役場に行く予定があったので、3週間前に予約しようと電話したところ、病院利用者が集中する日と重なり、3週間前でも予約が取れないこともあった。こういう活用実態であることを知ってほしい。それだけ活用されているという

こと。

会 長 今の話で、福祉センターからの帰りに乗合ワゴンを使うということだったが、それは福祉センターバスの問題点である。

今の話では、乗合ワゴンは福祉センターバスの運行がない時間に使う乗り物だという理解でよいのか。そうだとしたら、むしろ福祉センターバスを改善しないといけなと思うのだが。乗合ワゴンが福祉センターバスの穴埋め的に使われているのであれば、乗合ワゴンを本来の目的で使いたい人も困っているのではないか。

委 員 それほど、乗合ワゴンのほうがメインで使われているので、福祉センターバスも改善の余地があると思う。

委 員 乗合ワゴンだったら、全員座れる。これが路線バスの乗合バスになったら、高齢の方でも座れない可能性がある。そうすると足腰の弱い人はきついだらう。

委 員 先ほども話したが、体の状態などのためにどうしても路線バスが利用できない方については、福祉施策での対応を考えながら、公共交通部局と協議しているところ。

会 長 バスに乗れない方に、無茶をして乗ってくれとも言えないし、誰も乗らないようなバスを無茶して走らせるわけにもいかない。常識の範囲内で適切などころを考えていかないといけない。

委 員 福祉センターバスも乗合ワゴンもそうなのだが、外出支援という位置づけになっている。乗合ワゴンは 65 歳以上で 1 人で乗れる人という条件になっている。福祉センターバスに関して、運行ダイヤや本数などについて、改善の要求を出しているが、現在こうして再編も含めて検討しているということで、現状で改善要求に対応してもらうことができない。乗合ワゴンも、介助者も乗れるようにしてほしい、65 歳未満でも乗れるようにしてほしいといった要求を出しているが、再編を検討するので、今は対応できないということになっている。つまりこの協議待ちで、改善を止められている。磯長台の中でも交通困難地域があるのだが、そこまで公共交通のバスが来るのであれば、問題は解消するといったこともある。また、町内には急傾斜のために乗合ワゴンさえ通れない道もある。畑地区の奥のほうなど、公共交通のないところでも、定時定路線がほしいという話もある。そうした問題や要望にどう対応するのか、新しい公共交通の具体的な走行ルー

トや時間帯、ダイヤ、バス停の場所などをすべて出してもらわないと、検討ができない。具体的な案が出てくれば、委員も皆意見を出せる。

金剛バスも公共バスを循環で走らせるのか、ピストンにするのかといったことを具体的に出さないと、検討のしようがない。住民にも説明できない。もっとスピード感をもって案を出してもらわないと、皆の意見を集約していくことができない。早めの対応をお願いしたい。

会 長 来年度1回目の会議で、事務局から案を出すようにする。図面とそれを検討するのに必要なデータを出す。白紙の状態から線を引くのではなく、既存の道路を踏まえて路線を考えるので、ある程度の選択肢は限られてくる。その中からベストの選択を考えていく。いろいろな項目ごとに複数の選択肢があると思うので、それについてデータに基づいて議論していく。併せて、福祉センターバス利用者等の意見も聞きながら、微調整を行う。聖和台・磯長台については、新規の路線が走るので、ワークショップを重ねてきた。今まで路線がなかった畑・山田地区も2回ワークショップを行った。しかしそれ以外のエリアの方について、説明会等を何もしないままでは十分とは言えないので、自分が地域に出向く準備はある。そういうことで理解いただきたい。

地域公共交通網形成計画（案）について、修正が必要な部分は事務局が修正するが、承認いただける方は拍手をお願いしたい。

委員一同 （拍手）

会 長 訂正箇所については、きちんと修正されているか、自分が責任をもって確認する。地域公共交通網形成計画（案）は承認された。

### (3) その他

事務局 （資料4に基づき、事務局より説明）

委 員 実証運行に向けて、停留所、ダイヤ、ルートといったことについて、来年度のどの時点の地域公共交通会議で検討するのか。

それから、福祉センターワゴンと乗合ワゴンをどうするかといった問題もあると思うが、これについてはどの時点で議論するのか。

あと、地区説明会は、どこの地区を対象に行うつもりか。

事務局 バス停やルートの案、どういう時間に、どういうルートで、どこにバス停が設置

されるのかといったことについては、資料4①の会議で提示する予定である。地区説明会については、聖和台等ワークショップを開催した地区はもちろん、それ以外の太子や春日といった各地区ごとでも説明会を開催する予定である。福祉センターバス等の取り扱いについても、①の会議で検討する予定。

会 長 町の財布は一つ。別々に議論して、最終的に財布の帳尻が合わないというのでは、時間の無駄。12月の実証運行に絶対に合わせなければならないと考えている。これを守るためには、かなりタイトなスケジュールとなっている。当然事務局にはかなり負担がかかるだろうが、委員の皆さんにも考えてもらい、地区の皆さんにも集まって意見を出してもらう必要がある。

ただ、いくらスケジュールがタイトでも踏むべきステップを飛ばすわけにはいかない。確実に手順を踏んで12月に合わせる必要がある。

委員の皆さんにご理解いただきたいし、自分自身も頑張らせてもらうつもりである。

北野委員には特に負担をかけてしまうことになるが、よろしくお願ひしたい。その他として、他に意見はないか。なければ、本日の議題はすべて終了し、地域公共交通網形成計画(案)の承認をいただいたことを受けて、一旦、事務局にお返しする。

事務局 会長及び委員の皆さまにおかれては、30年度5回にわたり様々な議論をしていただいたことを、この場を借りてお礼申し上げたい。ここで太子町地域公共交通網形成計画(案)が承認されたことを受けて、浅野町長よりご挨拶申し上げたい。

町 長 委員の皆さまにおかれては、地域公共交通網形成計画(案)の策定にあたり、昨年4月12日に第1回目の会議を開催してから5回にわたる会議で貴重な意見をいただき、議論を重ねていただき、こうして計画(案)を策定することができた。本当にお礼を申し上げたい。その中でも交通事業者様においては、上ノ太子駅から中央線を通るルートを運行するという提案をいただき、大変喜ばしく心から感謝を申し上げたい。この計画(案)は本町における地域公共交通のマスタープランの役割を果たすものであり、また本町の今後の地域公共交通を進めていくにあたって大変重要な計画であると考えている。来年度からはこの計画に基づいて具体的な施策を推進していくことになる。については、各種関係機関や団体、交通事業者の方々に、引き続き委員として参画していただくことをお願い申し上げ、大変簡単であるが挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

事務局 これで今年度の太子町地域公共交通会議を終了する。委員の皆さまの任期は

2020年の3月末となっているので、来年度についても引き続きよろしくお願  
い  
したい。  
本日はありがとうございました。

以上